Deutscher Bundestag **Drucksache 14/7202**

14. Wahlperiode 17. 10. 2001

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), Jürgen Koppelin, Dr. Karlheinz Guttmacher, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Ina Lenke, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Cornelia Pieper, Dr. Irmgard Schwaetzer, Marita Sehn, Dr. Hermann Otto Solms, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Verbesserung des Küstenschutzes

Das Pallas-Unglück in der Deutschen Bucht jährt sich inzwischen zum dritten Mal. Der Deutsche Bundestag hat sich immer wieder in Form von Anträgen und Kleinen Anfragen mit dem aus dem Unglück resultierenden Thema eines optimierten Küstenschutzes befasst. Vor über einem Jahr hat der Deutsche Bundestag einen Antrag der Koalitionsfraktionen verabschiedet, der die Bundesregierung aufforderte, mehr für den Küstenschutz zu unternehmen (Bundestagsdrucksache 14/2684). Einen ersten Zwischenbericht gab die Bundesregierung am 7. Dezember 2000 in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP zur Umsetzung der Empfehlung der Expertenkommission „Havarie Pallas“ (Bundestagsdrucksache14/4941). Jedoch herrscht noch immer in vielen Diskussionen und Pressemeldungen der Eindruck vor, der Küstenschutz in Deutschland sei nicht ausreichend. Dies betrifft sowohl die Unfall-Prävention als auch das Krisenmanagement, falls es doch zu Unfällen kommt.

In der Vorbemerkung der Antwort auf die o. g. Kleine Anfrage erklärt die Bundesregierung, dass die konzeptionelle Phase in allen dargelegten Teilprojekten im Jahr 2001 abgeschlossen werden soll.

Deshalb fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie weit ist die Umsetzung der Empfehlung Nr. 1 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, die die Zusammenfassung der mit Aufsichtsaufgaben betrauten auf See tätigen Dienste des Bundes zu einer Seewache fordert, erfolgt?
2. Wann ist mit der Implementierung des „Havariekommandos“ zu rechnen, nachdem das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) am 1. Juni 2001 meldete, dass gemäß der die Empfehlung Nr. 2 der Expertenkommission ein „Havariekommando“ mit Durchgriffsrecht auf alle erforderlichen Einsatzkräfte und -mittel von Bund, Ländern und Kommunen nun gebildet werden könne?

3. Wurden die in Bundestagsdrucksache 14/4941 angeführten schwierigen Einzelprobleme gelöst und wenn nein, welche Einzelprobleme bedürfen noch einer Lösung?
4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, wonach die Mehrzweckschiffe des Bundes „Neuwerk“ und „Mellum“ in ihrer Leistungsfähigkeit in Notfällen bei schwerer See und bei größeren Öltankern und größeren Containerschiffen nicht ausreichend sind und wenn ja, welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um diese Mängel zu beheben?
5. Trifft es zu, dass der Vertrag mit dem Notfallschlepper „Oceanic“ nur bis April 2002 verlängert wurde?

   Wenn ja, ist geprüft worden, wie die Konditionen für einen langfristigen Vertrag aussehen?
6. Welche Schleppkapazitäten will die Bundesregierung für die Ostsee bereitstellen?
7. Ist der Bundesregierung das Angebot der Arbeitsgemeinschaft „Küstenschutz“, einer Arbeitsgemeinschaft von vier deutschen Schlepperreedereien, bekannt, die Schlepper und Spezialschiffe zum Chartern angeboten hat?
8. Wurde von der Bundesregierung geprüft, ob eine Charterung eines Schadstoffbekämpfungsschiffes günstiger wäre als ein Neubau?

   Und wenn ja, wie sieht der Kostenvergleich zwischen dem von der Bundesregierung in Auftrag gegebenen Neubau und den Angeboten zur Charterung aus und was waren die ausschlaggebenden Gründe für einen Neubau?

   Und wenn kein Kostenvergleich durchgeführt wurde, warum nicht?
9. Inwieweit sind die Bemühungen der Bundesregierung erfolgreich gewesen, mit Polen und Schweden bilaterale Abkommen zu schließen, mit denen die Zusammenarbeit bei der Suche und Rettung von Menschen und Schiffbrüchigen geregelt werden sollte?
10. Sind inzwischen die Bemühungen erfolgreich gewesen, bestehende bilaterale bzw. multinationale Vereinbarungen, um das angestrebte standardisierte, automatisch ablaufende Kommunikationsverfahren mit unseren Nachbarstaaten in Nord- und Ostsee einzuführen, zu ergänzen?

    Wenn nein, was sind die Gründe hierfür?
11. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wie viele und welche Staaten der in der von der Bundesregierung gegebenen Antwort auf die Frage 15 (Bundestagsdrucksache 14/4951) erläuterten Aufforderung, entsprechend der IMO-Entschließung (IMO: Internationale Seefahrtorganisation), wonach alle IMO-Mitgliedstaaten verpflichtet werden, sich zur besseren Wahrnehmung ihrer flaggenstaatlichen Verpflichtungen in den Bereichen Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz einen Selbsteinschätzungsverfahren zu unterziehen, gefolgt sind?

    Welchen Erkenntnisgewinn gab es aufgrund dieser Selbseinschätzungsverfahren?
12. Ist die Bestandsaufnahme zur geeigneten Aus- und Weiterbildung der Schiffsbesatzungen für Notfallsituationen, die von der Bundesregierung gemäß ihrer Antwort auf Frage 17 (Bundestagsdrucksache 14/4951) angesprochen wurde, inzwischen durchgeführt worden?

    Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus dieser Bestandsaufnahme gezogen?

13. Was hat die Bundesregierung bislang zur Umsetzung des Bundestagsbeschlusses unternommen (Bundestagsdrucksache 14/2684), wonach die Bundesregierung geeignete Maßnahmen ergreifen sollte, um auch kurzfristig und bei Notfällen zusätzliche Einsatzkräfte und -mittel einsetzen zu können?

14. Bei welcher Gelegenheit hat die Bundesregierung welche Schritte zur Umsetzung der Forderung, aus der in Frage 13 genannten Drucksache, unternommen, wonach sie sich auf internationaler Ebene dafür einsetzen sollte, dass im Rahmen des STCW-Übereinkommens (STCW: Standard of Training, Certification and Watchkeeping) die Mindestanforderungen für die Ausbildung von Schiffsoffizieren angehoben werden, insbesondere was die Anforderungen an das Personal bestimmter Schiffe sowie insbesondere für die Sicherheitsausbildung angeht?

    Welche Ziele wurden erreicht?

15. Was hat die Bundesregierung zur Umsetzung der Forderung gemäß des Beschlusses des Deutschen Bundestags (Bundestagsdrucksache 14/2684), wonach das internationale Übereinkommen über die Errichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden auf durch Schiffstreibstoff verursachte Schäden ausgedehnt werden soll, bislang unternommen?

Berlin, den 16. Oktober 2001

Hans-Michael Goldmann
Horst Friedrich (Bayreuth)
Jürgen Koppelin
Dr. Karlheinz Guttmacher
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Jörg van Essen
Ulrike Flach
Klaus Haupt
Ulrich Heinrich
Birgit Homburger
Dr. Werner Hoyer
Dr. Heinrich L. Kolb
Gudrun Kopp
Ina Lenke
Dirk Niebel
Günther Friedrich Nolting
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Cornelia Pieper
Dr. Irmgard Schwaetzer
Marita Sehn
Dr. Hermann Otto Solms
Carl-Ludwig Thiele
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333